

# BLIPPER per GSXR1000 L7



Il Blipper è il nostro ultimo progetto ad alte prestazioni. Abbiamo impiegato molte energie in termini di tempo, tecnologie e conoscenze per creare un prodotto affidabile ed innovativo. Trattasi di sensore di tipo "Strain Gauge" che, grazie all'elettronica di proprietà ed alle tecniche costruttive impiegate, garantisce prestazioni affidabili e durature nel tempo.

Per rendere questo prodotto reale abbiamo usato tutti i trucchi, gestione dell'elettronica, ed avere un occhio particolare al software. E' un prodotto solo per uso pista. Non è omologato per uso stradale. L'azienda non si assume alcuna responsabilità per uso improprio né per danni eventualmente causati a terzi, al veicolo e al pilota.

**MADE IN ITALY**



## Avvertenze



- L'impostazione del sistema deve essere sempre fatta a moto ferma sul cavalletto.
- Un'errata regolazione potrebbe rendere il sistema del tutto o in parte inefficace comportando rotture degli ingranaggi del cambio.
- La corretta impostazione del sistema è responsabilità dell'utilizzatore e non del fabbricante. Porre particolare attenzione al fissaggio del sistema al fine di evitare che si sviti o che vada ad interferire con altre parti in movimento.
- L'impiego di tale sistema è a discrezione dell'utilizzatore.
- Ogni modifica al sistema, sia hardware che software che ai cablaggi o componenti singoli può influenzare il corretto funzionamento del sistema, con danni al pilota, al mezzo o a terzi, e far decadere la garanzia del prodotto.
- L'installazione va effettuata seguendo attentamente le presenti istruzioni. E' fortemente raccomandato testare il prodotto e la moto dopo l'installazione.
- Il montaggio è un'operazione molto critica per il funzionamento del sistema. Accertarsi che venga eseguito da personale specializzato.
  
- Questo manuale è stato emesso in data 28 Febbraio 2017 revisione 4.0. E' responsabilità dell'utente consultare periodicamente il sito [www.irgcomponents.it](http://www.irgcomponents.it) al fine di verificare eventuali nuove emissioni del manuale e nuove release del software di programmazione.

## 1. COLLEGAMENTI

**ATTENZIONE:** L'SGRace è in grado di gestire tagli solo su linee di alimentazione +12V. Il collegamento diretto alle bobine di moto dotate di accensione di tipo CDI danneggia irreparabilmente l'SGRace. In tal caso collegare il sistema all'iniezione (non plug&play) o contattare l'assistenza per verificare eventuali alternative.



Il sensore ha le filettature "magiche", cioè entrambe sono sia destre che sinistre.

Collegare il sensore all'asta del cambio da acquistare a parte, opportunamente tagliata e montare il tutto sulla moto. Bloccare i dadi e gli eventuali grani in modo da evitare che il sensore possa svitarsi durante l'uso a causa delle vibrazioni.

Posizionare il sensore il più possibile lontano dalle parti calde del motore.

Assicurarsi che il sensore non vada in contatto col telaio o altre parti della moto.

Assicurarsi che i cavi siano sufficientemente "morbidi" da seguire il sensore durante la cambiata. Fissare il cavo con una fascetta all'asta per evitare che i fili interni si strappino. La garanzia non copre tale evento.

**ATTENZIONE:** Per regolare la posizione del sensore agire sui piani appositi. Non ruotare il coperchio del sensore pena la rottura.

## 2. INDICAZIONI DISPLAY

All'accensione la centralina effettua un check e, se superato, il display indica per 2 secondi la versione del firmware installato.



**ATTENZIONE:** Non agire sul sensore finché il display non termina la sequenza di cui sopra.

Ogni volta che viene superata la soglia di precarico impostata "L" (paragrafo 3.3) nel display indicherà "--". In caso di rotture sul display comparirà un'indicazione "E" seguita da un numero. Comunicare questo codice all'assistenza.

## 3. SET UP INIZIALE

Premendo entrambi i tasti si entra nella programmazione.

Premendo il tasto inferiore i menu scorrono in avanti mentre premendo il tasto superiore i menu scorrono indietro. Per entrare dentro al singolo sottomenu, premere e mantenere premuto il tasto inferiore. Per uscire dal menu e sottomenu premere e mantenere premuto il tasto superiore o entrambi i tasti. Il sistema

uscirà dalla modalità setup se per 20 secondi non viene premuto alcun tasto ad eccezione del sottomenu "r".

Durante la programmazione il cambio elettronico non funziona. "C" Pushing, "E" Pulling.



**ATTENZIONE:** Modificare solo le voci del menu sotto elencate.

### 3.1 Regolazione della durata dell'impulso "t"

Impostarlo al valore massimo. Se la centralina cui viene collegato il sensore lo necessita, il tempo di durata dell'impulso di taglio può essere regolato nell'intervallo 20÷98ms.

### 3.2 Regime minimo intervento "rL"

Il "Blip" non lavora mai sotto ai 3000 giri/min. E' possibile impostare una soglia minima superiore "rL".

### 3.3 Tempo inferiore di blip "SL"

Il valore impostato è "25". Impostare il tempo di blip desiderato al regime "rL" (vedi par. 3.2).

### 3.4 Regolazione del precarico in salita "L"

Il valore impostato è "17" e può essere impostato secondo le proprie esigenze.

Entrando nel sottomenu "LL", con la centralina alimentata e, se possibile, con il motore spento, provare a cambiare fino a sentire il cambio "puntare", cioè sino ad avvertire la resistenza degli ingranaggi.

A questo punto, sul pannello si dovrebbero accendere le 2 linee orizzontali "--" a significare che il sensore sta inviando il segnale di taglio. Se ciò avviene troppo presto o troppo tardi, regolare il precarico.

Provare con motore acceso e verificare che il taglio avvenga né troppo presto né troppo tardi.

### 3.5 Visualizzazione carico attuale "S"

Entrando in questo menu è possibile visualizzare il carico attuale. Funzione utile per la regolazione del precarico (punto 3.4) e per il controllo dell'usura ingranaggi.

#### 3.5.1 Visualizzazione carico massimo "--"

Premendo e mantenendo il tasto inferiore, sul display lampeggeranno "--" per circa 10 secondi al termine dei quali verrà visualizzato il carico massimo riscontrato nell'intervallo. Funzione utile per la regolazione del precarico (punto 3.4) e per il controllo dell'usura ingranaggi.

### 3.6 Regolazione del tempo di scalata "tS"

Impostazione tempo di "blip" valori tra 20 e 98 ms in scalata al regime di 8000 giri/min. Il valore impostato è "40". Il tempo di blip a 12500 sarà in tutti i casi 70ms superiore al valore qui impostato. Nei regimi intermedi la centralina interpolerà il tempo. Si consiglia di impostare

### 3.7 Regolazione del precarico in scalata "LS"

Il valore impostato è "14" è possibile impostare la soglia di carico a cui si desidera che il sensore invii il segnale di blip per le cambiate in scalata. Valore di default "18" impostabile nell'intervallo 7÷40Kg. Valori usuali sono da 12 a 22.

### 3.11 Regolazione verso di lavoro "CE"

E' possibile impostare il verso di lavoro. Facendo riferimento alla cambiata tradizionale, cioè a salire, in "C" compressione o "E" estensione.

Non modificare gli altri parametri.

Set the "Blip" timing within 20÷98ms at 8,000 rpm. Default "40". The blip timing at 12,500rpm will be 70ms more than this value. In the between the CPU will interpolate the value. We suggest timings between 98 and 80ms. A too long timing allows gear in but then you'll feel the bike pushing a while. A too short timing doesn't allow a proper downshift. We suggest to start with high value and reduce it during the tests on road.

### 3.7 Regolazione del precarico in scalata "LS"

E' possibile impostare la soglia di carico a cui si desidera che il sensore invii il segnale di blip per le cambiate in scalata. Valore di default "18" impostabile nell'intervallo 7÷40Kg. Valori usuali sono da 12 a 22.

Quando il precarico impostato viene superato, sul pannello si accendono le 2 linee orizzontali "--" a significare che il sensore sta inviando il segnale di scalata. Se ciò avviene troppo presto o troppo tardi, regolare il precarico.

Provare con motore acceso e verificare che il taglio avvenga né troppo presto né troppo tardi.

### 3.11 Regolazione verso di lavoro "CE"

E' possibile impostare il verso di lavoro. Facendo riferimento alla cambiata tradizionale, cioè a salire, in "C" compressione o "E" estensione.

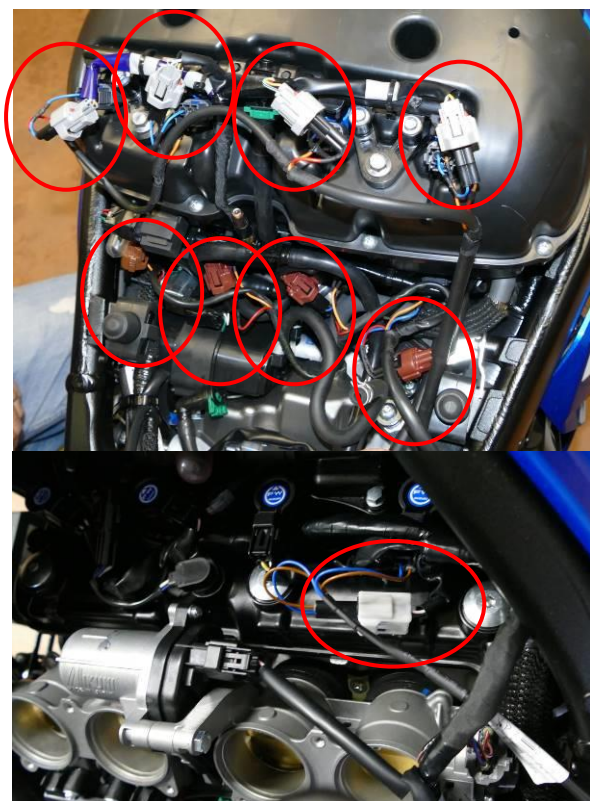
Non modificare gli altri parametri.

## 4. CONNESSIONI

Normalmente la centralina è posizionata nel vano sottosella. Comunque i cablaggi sono sufficientemente lunghi per posizionarli ovunque sia più comodo.

4.1 Collegare il filo **Nero** a massa.

4.2 Collegare il cablaggio specifico agli iniettori e ad una bobina e collegare il blipper ad esso.



4.3 Individuare l'APS. Si trova sul lato destro sotto al serbatoio.



Staccare il connettore originale ed interporre i connettori del cablaggio IRC.

4.5 Individuare il connettore marce (lato telaio dietro al serbatoio).



Staccare il connettore originale ed interporre i connettori del cablaggio IRC.

#### 4. CONDIZIONI DI LAVORO

8÷17.5V; -20°C÷+95°C

Grazie per averci scelto. In caso di dubbi o problemi, potete contattarci nei seguenti modi:  
supporto@irccomponents.it ; Tel. (+39)0108938654

*Enjoy your choice.*